ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

MAJ 1947
ROK II NR 5

, <-#& * *
(# &
5' ' C < 1/ -#'(1 * (
2 ! *
* (
- * (!
*) (#5'
,+#((. () *))
; ! (
* 5' ' 0'+/ #1#+ 1 .
(! !
* 5' ' < & 1 #3& 1 -2
(+/<#*>&5'& %#+5 6#9
;)
) # 1 * ,#-#2
&(>& 4#+'#&/ , (* !
* * !
*
(# & - ,'06 < + .)
((* *
(
([ )9
(# 0'+/ 4 -#'#& * !
* ((*
! * # +#%/ 4#+'#& '+ %2
& &# (* *
) (*
* ! * * !)
(* *
"# * < + 5/
%#'#+>& . !
' ' %#'#+>& 5 (' +(& + (2
' ((#& * !
* " !
(* ! ! # ' ' 5'+ ;/
#6(#& *)
* (U
! ! # & ' (#&2
&# (* (*
* *) <0(+#&
* (
) \
* 2
* (!
#
1
! " *
`& 6 . - & '#+/. #
* #

;
) !
(!

* * ( )
(
$
( )
"
(

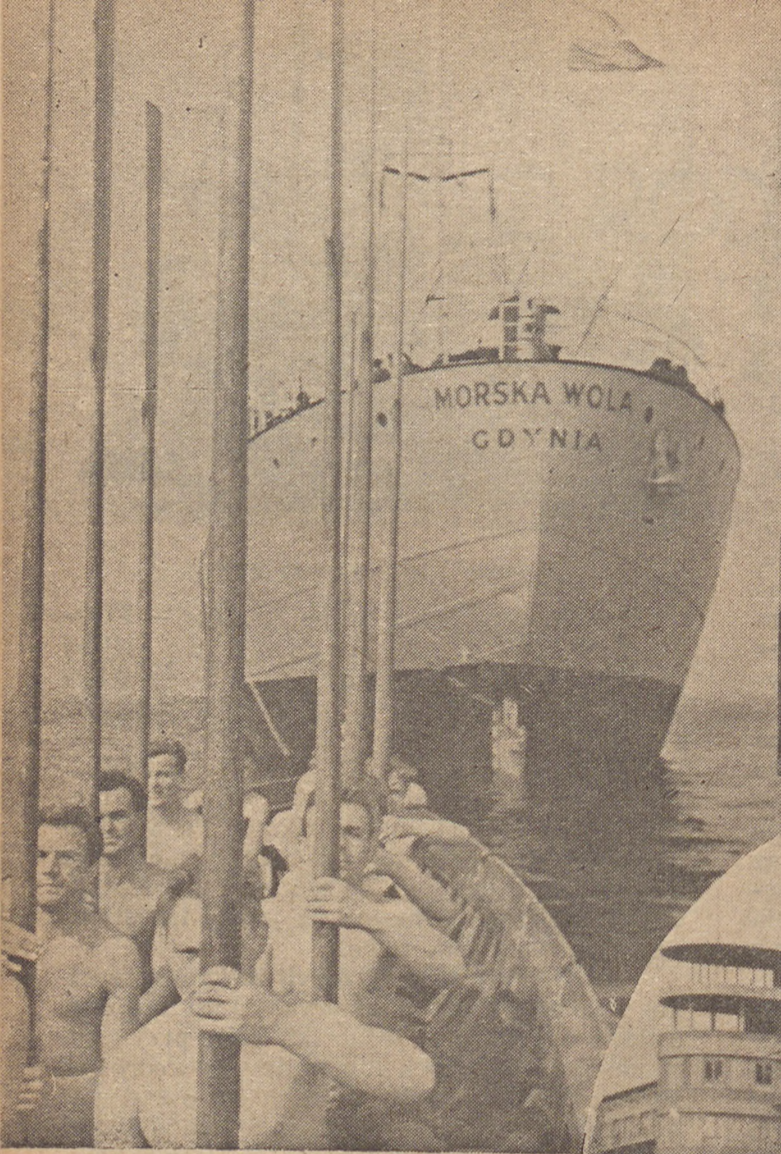
D#-#&(4#+'#& 4+1/ 4+ /9

B 5' 51 1 (6+04 5' ' >& " c 2
Y Y 9 - 1 % / # (
' & 5 1 / 5 ' (# 5 ' . ' > + 4 * / 2
&) 4# % # + 1 , (- - > &
1 + # < # & / , 1 / 1 & # # & / , "
- 1 - 5 4 # + ' 0 4 + 1 / % (# 3 9
1/& %/ #6>-(" ,' % . (2
1 - ;(# , (4? 0 & - #3 9 &16-? 0
((4? . 1 -) 5 ? #((; 6-#& . %#'#+#&
%#'#+#&# d ; 6-#& 9 &16-? 0 (4+1 1(2
1 (. 4# 1 - = %#;((,'/ '0+/5'/ 12
(. + 6 '#& 54 +#& 9
,'>& '0+/5'/ 1(/ , 1 - 1 %/ & -2
. -0 505#& 5' ' % +/ $5 , <#6 1/.
' ; &51/5' ' (#5' . '>+ 4+1/5'#5#2
& (5) # *0;51/ , -0< +>'51/ , &? +>&
4# %#+1 , # (,9 B 3- ,# 1 # 1 5 ?6 '#
1 - %/ ('/- 1 &16-? 0 (, & - #3=.
(54#5>< %# <0 #&/ " (,'/ # 2
(1(. 4 *(#%#+5 4+1/<+1 ;(9
5#& (#5' + 6 '#& 4#3& ?)
&/6# ?. 4+1 5'+#((#3= 4#% 51 1 $ (& '
< 14 1 $5'&# " (#+1/3= 51/< #3 1&+#'C
(#3 99 P<- ' 6# ' ; # '0+/5'/
( ) 5 ? & %(51/% 5'#2
4(09 " *>&(/% , - % 5)
+ 6 '/9 1 -) 5 ? #((51 + 6
% ? 1/(+# #&/% 4+1 4 5 %
0(#+%#& (/ , - 5 " 1 - ;(
5& & - #3 . <0 #&/. 4#2
& +1 ,(51' *'0 ; 6- 9 '0
+#1+>;(= %#; %/ ,'/ + 6 2
'#& # (1(E(49 ' . '>2
+ < #+) 0 1 * & 5*/((/ , + 2
6 ' , % +/ " 0+#4 I.
4 *(#%#+5 #+ 1 4+1/<+1 ;(9

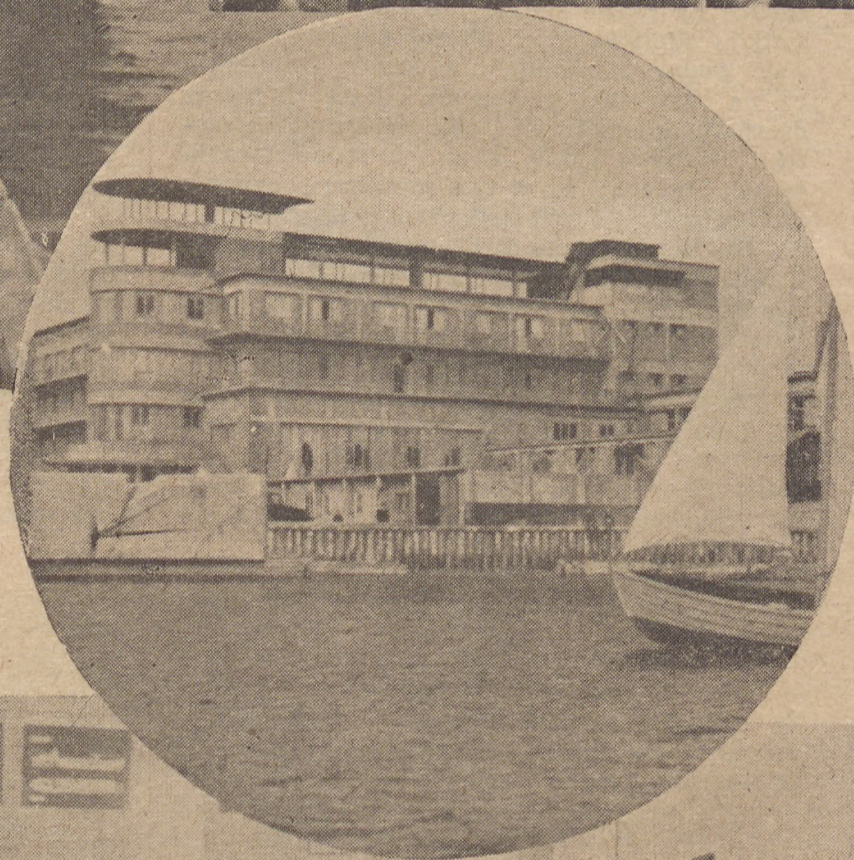
(#5' 54 +#&/ ,
1 - 1/= </ '+1 < *) + 51'?
+#<(/ , 5' ' 1 >& 4+/& '2
(/ , " &51 - 6# +# 1 0 %#2
'#+>& . ; 6->& '# 1 e "!
01 - ;(#(/ , & 5&/ , (2
- , 4+1/<+1 ;(/ , + 5 , #
4#6# / 5' (0 %#+1 9

! # */ ,' '0+/5'/ 1(/9 B#' %9

CHŁOPCY z PCW



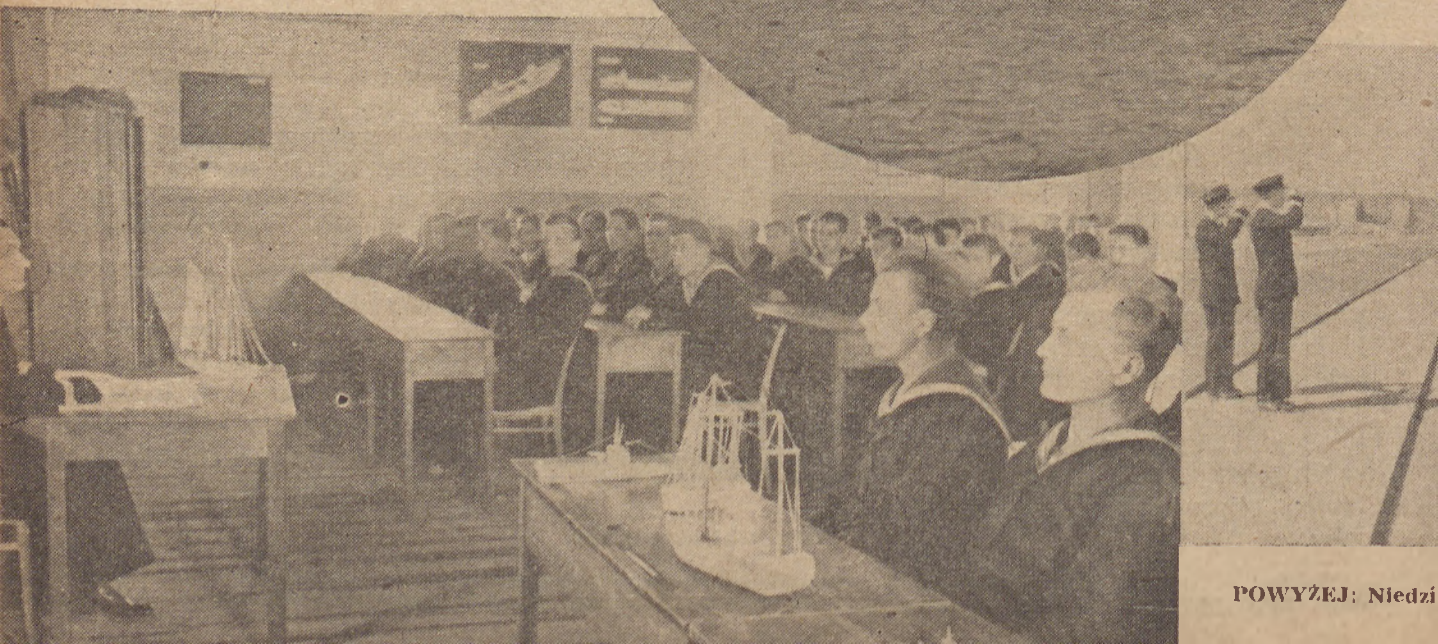




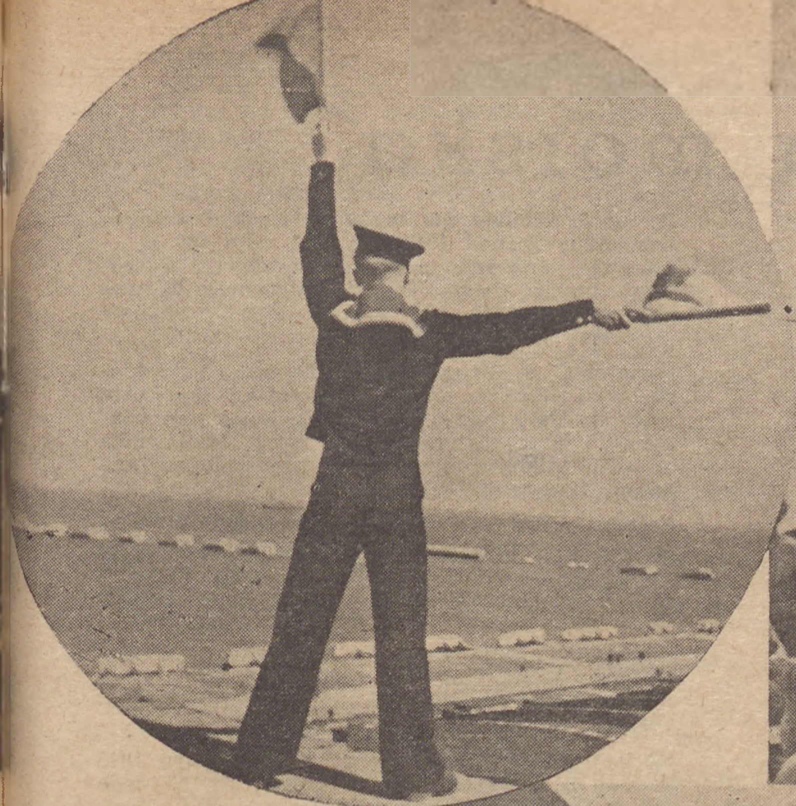
POWYŻEJ: Salut banderze!

NA PRAWO: „Dom Żeglarza" w Gdyni — główna siedziba PCWM.

PONIŻEJ: Wykład — Bogu dzięki jeden z ostatnich w tym roku!



POWYŻEJ: Niedzi



W KOLE, POWYŻEJ:
Sygnalizacja semaforem, — jeden z ważniejszych przedmiotów w Szkole Jungów.

Dobiegły końca zajęcia teoretyczne w Szkole Jungów i Szkole Rybaków Pomorskich. Lada dzień chłopcy z PWM zaokrętują się na statki szkolne i popłyną w świat! Zanim to nastąpi — trzeba dobrze opanować wiosłowanie i żeglowanie na szalupach. Korzystając z wiosennej pogody chłopcy ćwiczą niezmordowanie, pełni zapału i radości. Każdy dzień zbliża ich do upragnionego, „prawdziwego" rejsu!





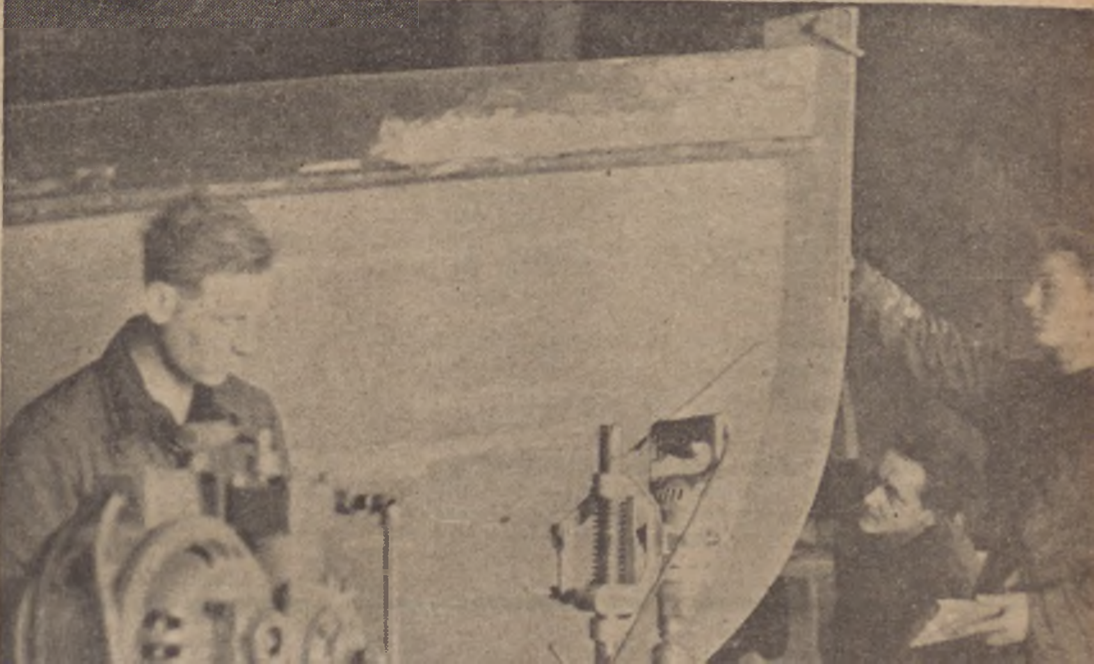
POWYŻEJ: Wiosłowanie i żeglowanie w całej pełni — niech żyje wiosna!

NA LEWO: Przed połowem ryb na szkolnych łodziach — trzeba dokładnie wyreperować sieci.

PONIŻEJ: Po zimowym śnie szalupom należy się gruntowny remont — służyć będą potem dzielnie przez całe lato.



na dwa... dada — od poniedziałku zajęcia grupowe!



Lektura morska

Nadchodzi okres letni, pora urlopów i wakacji.

Jeszcze odległe są miraże wywczasów: beztroskiego odpoczynku, opalania się na brązowo w słońcu, rozkoszy chłodnej kąpieli, zapachu lasów, pól i łąk — ale czas już pomyśleć o LEKTURZE.

Bo przecież wtedy nareszcie będzie można spokojnie poczytać przeznaczając na ten cel choćby tylko nudne dnie niepogody.

Czytelnicy „Żeglarza“ zapewne zainteresują się tematami morskimi.

Jedni z Was po powrocie z kursów pracy morskiej będą chcieli przez lekturę poznać lepiej i głębiej to, z czym się zetknęli. Innym, którzy z różnych przyczyn nie będą mogli przyjechać — książka o morzu musi choć w części zastąpić bezpośrednie przeżycia.

Przez czytanie można się dobrze przygotować do udziału w kursach pracy morskiej, uzupełniając z najróżniejszych źródeł podstawowe wiadomości, zawarte w „Żeglarzu“.

Dlatego więc podajemy Wam zwięzły przegląd prawie wszystkich powojennych książek o morzu, zgrupowanych w kilku zasadniczych działach.

Krótka informacja o każdej książce pozwoli każdemu zorientować się w charakterze książki i ułatwi wybór najbardziej odpowiedniej, interesującej lektury.

Miłej i lekkiej lektury rozrywkowej dostarczą Wam dobre **powieści dla młodzieży.**

Makuszyński K. **Wielka brama,** wyd. B. Matuszewski 1947, str. 284, cena 480 zł. — Powieść dla młodzieży o przygodach na morzu i w Gdyni młodego dzielnego chłopca.

Howden Smith A. H. **Złoto z Porto Bello.** Tłum. z ang. Wyd. Książnica Śląska, Mikołów 1947, str 364, cena 420 zł. — Powieść o piratach angielskich z połowy XVIII w., opracowana jako wprowadzenie do wcześniej napisanej „Wyspy Skarbów" Stevensona.

Stevenson R. L. **Wyspa skarbów.** Tłum. z ang. Wyd. Książnica Śląska, Mikołów 1947, cena 340 zł — Znakomita powieść piracka, której akcja toczy się w połowie XVIII w.

Sabatini R. **Kapitan Blood.** Wyd. Księgarni J. Kubickiego, Warszawa 1946, str. 293, cena 250 zł. — Awanturnicza powieść o piratach i współzawodnictwie Anglii i Hiszpanii w Ameryce w końcu XVII w.

Literatura wojenna w opowiadaniach, wspomnieniach i reportażach odtwarza interesujące nas wszystkich wydarzenia na morzu w okresie 1939 — 1945.

Fiedler A. **Dziękuję Ci, kapitanie.** Wyd. „Czytelnik" 1946, str. 237, cena 220 zł. — Świetne opowiadanie o wyczynach kapitanów i marynarzy Polskiej Floty Handlowej w czasie wojny 1939-45.

Pertek J. **Wielkie dni małej floty.** Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, str. 190, cena 280 zł. — Pierwsze i narazie jedyne obszerniejsze opracowanie historii działań Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939—1945 zaznajamiające z najważniejszymi epizodami bojów polskich okrętów.

Forester C. S. **Bitwa o Maltę.** Tłum. z angielskiego. Wyd. Trzaska, Evert i Michalski, Warszawa 1946, str. 247, cena 280 zł. — Znakomite opowiadanie o pracy i przeżyciach załogi krążownika w czasie kilkogodzinnego boju. Obszerniejsza ocena w „Żeglarzu" Nr. 5/6.

Pertek J. **Pod polską banderą wojenną.** Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, str. 45, cena 80 zł. — Krótki, przeznaczony dla młodzieży przegląd działań Polskiej Marynarki Wojennej w okresie 1939—1945, poprzedzony rysem historycznym.

Strumph-Wojtkiewicz S. **Na Atlantyku.** Wyd. Gebettner i Wolff, Warszawa 1946, str. 91, cena 70 zł. — Opowiadanie z walk okrętów: „Piorun" i „Sokół" w 1941 r.

Kochańczyk M. **Ostatni rejs.** Wyd. Londyn 1945 (nakład rozpowszechniony w kraju), str. 35, cena 100 zł. — Wspomnienia marynarza z m/s „Chrobry", zatopionym w r. 1940 w Norwegii.

Papuga J. **Szczury morskie.** Wyd. „Książka" 1946, str. 183, cena 200 zł. — Opowiadanie z życia polskich marynarzy floty handlowej w latach 1939 — 1945.

Aldridge J. **Orzeł Morski.** Tłum. z angielskiego, Wyd. „Książka" 1946, str. 273, cena 200 zł. — Opowieść o przygodach kilku żołnierzy niedobitków armii angielskiej po ewakuacji Krety w r. 1941, usiłujących łodzią przedostać się do Egiptu. Razi i odstrasza nieudolne tłumaczenie, szczególnie opisów żeglowania.

Powieści historyczne przenoszą nas w odległe czasy, na dawne nadbałtyckie dziedziny Słowian Zachodnich, które dziś znowu wróciły do Macierzy.

Grabski J. W. **Saga o Jarlu Broniszu.** Wyd. Wielkopolskiej Księgarni Wydawniczej, Poznań 1946.
t. I **Zrękowiny w Upsali,** str. 343, cena 200 zł.
t. II **Śladem Wikingów,** str. 413, cena 320 zł.
t. III **Rok tysiączny,** str. 457, cena 360 zł. — Znakomita powieść historyczna o zagadnieniach morskich Polski w dobie Bolesława Chrobrego. Głównym jej źródłem są stare sagi skandynawskie, które przechowały pamięć o morskiej tradycji Słowiańszczyzny Zachodniej.

Żeromski S. **Wiatr od morza.** Wyd. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1946, str. 259, cena 300 zł. — Artystyczne wizje z dziejów Pomorza od X do XX wieku.

Powieść obyczajowo - psychologiczna z wybrzeża zbliża nas do życia ludności nadmorskiej.

Rydzewska M. **Akwamaryna.** Wyd. „Czytelnik" 1946, str. 228, cena 220 zł. — Powieść o życiu Kaszubki, której losy wiążą się z morzem i powstającą Gdynią, pisana gwarą kaszubską.

Powieści awanturnicze i sensacyjne czyta się z przyjemnością w przerwie między lekturą poważniejszych książek.

London J. **Wilk morski.** Tłum. z angielskiego, Wydawnictwo E. Kuthana, Warszawa 1947, str.

429, cena 420 zł. — Powieść morska o przygodach na żaglowcu sprzed kilkudziesięciu lat, zniekształcona wadliwym tłumaczeniem terminologii żeglarskiej.

Zakrzewski S. **Cyklon.** Wyd. B. Matuszewski, Warszawa 1946, str. 205, cena 230 zł. — Powieść sensacyjna współczesna o niewielkiej wartości.

Poezja marynistyczna zapewne też znajdzie amatora.

Świnarski A. M. **Przekleństwo morza.** Wyd. Księgarni S. Kamińskiego, Kraków 1946, cena 30 zł — Zbiór wierszy, w tym kilka marynistycznych

O interesujących zagadnieniach z dziedziny przyrody, historii, geografii, techniki i inn. jasno i przystępnie pouczają **wydawnictwa popularyzatorskie.**

Passendorfer E. **Jak powstał Bałtyk.** Księgarnia Naukowa, Toruń 1946, str. 31, cena 50 zł. — Popularne opracowanie dziejów geologicznych Bałtyku.

Lepszy K. **Zarys dziejów marynarki polskiej.** Wyd M. Kot, Kraków 1947, str. 83, cena 110 zł. — Historia floty polskiej w XVI i XVII w. oraz przegląd osiągnięć morskich w w. XX (1918—1945).

Sempołowska S. **Na ratunek.** Wyd. „Książka" 1946, str. 296, cena 300 zł. — Dzieje tragicznej wyprawy do Bieguna Północnego na sterowcu „Italia" oraz wypraw ratowniczych lodołamaczy „Małygin" i „Krasin".

Dobrowolski A. B. **Męczennicy polarni.** Wyd Państw. Zakłady Wydawnictw Szkolnych, Warszawa 1946, str. 43 (+ 2 mapki), cena 30 zł. — Dzieje wypraw polarnych przedstawione zwięźle i popularnie.

Czarnecki J. **Modelarstwo szkutnicze.** Nakładem Zarządu Okręgu Ligi Morskiej. Poznań 1946, str. 73, cena 160 zł. — Podręcznik budowy modeli jachtów dla początkujących.

Porty Gdynia, Gdańsk, Szczecin. Wyd. Głównego Urzędu Morskiego 1946, str. 15, cena 32 zł. — Zwięzły opis 3 największych portów Polski.

Związek Gospodarczy Miast Morskich w Gdańsku wydał w r. 1946 14 broszur poniżej wyliczonych.

Jeżowa-Paszkowska K. **Kamień,** str. 9, cena 22 zł.
Jeżowa-Paszkowska K. **Puck,** str. 9, cena 22 zł.
Kowalenko W. **Gdańsk,** str. 24, cena 34 zł.
Krzyżagórska J. **Elbląg,** str. 10, cena 24 zł.
Ludwig S. **Derłów,** str. 14, cena 34 zł.
Marek P. **Łeba,** str. 6, cena 17 zł.
Marek P. **Ujść,** str. 11, cena 24 zł.
Morcinek R. **Gdynia,** str. 13, cena 22 zł.
Muszyński A. **Szczecin,** str. 24, cena 34 zł.
Muszyński A. **Świnoujście,** str. 7, cena 19 zł.
Muszyński A. **Wołyń,** str. 7, cena 19 zł.
Strąbcki S. **Sopot,** str. 6, cena 17 zł.
Wielopolski **Tolkmicko,** str. 9, cena 24 zł.
Zołoteńko M. **Frombork,** str. 10, cena 22 zł.

Każda broszura zawiera zwięzłe wiadomości o historii i stanie obecnym danego miasta.

Literatura naukowo - informacyjna zapoznaje z obszernymi zagadnieniami, opracowanymi gruntownie i wyczerpująco, ale niemniej dostępnymi dla szerokiego ogółu czytelników.

Demel K. **Życie morza.** Zarys oceanografii biologicznej. Wyd. Instytut Bałtycki 1947, str. 443, cena 850 zł. — Pierwsze w języku polskim obszerne dzieło naukowe o przyrodzie morza, a przy tym tak ciekawie i przystępnie napisane, że zainteresuje każdego młodego czytelnika.

Piwarski K. **Dzieje Gdańska w zarysie.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 307, cena 300 zł. — Gruntowne dzieło historyczne, które przeczyta z zapartym tchem każdy, kto lubi historię i interesuje się losami odwiecznego portu Rzeczypospolitej.

Ocioszyński T. **Przemiany w światowej żegludze morskiej.** Wyd. Instytut Bałtycki 1947, str. 75, cena 140 zł. — Autor, czołowy znawca zagadnień żeglugowych, poddaje wnikliwej analizie aktualną sytuację żeglugi światowej.

Siedlecki M. **Ryby morskie** — częściej poławiane na Bałtyku i Półn. Atlantyku. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 149. Cena ok. 150 zł. Wyd. II, przejrzał i uzupełnił dr K. Demel — Bogato ilustrowana książka, zawierająca przystępnie napisaną charakterystykę biologiczną wszystkich ważniejszych ryb Bałtyku i północnego Atlantyku, z uwzględnieniem ich wartości użytkowej.

Publicystyka — to krótkie omówienia aktualnych zagadnień, a zwłaszcza rozważania nad programem i planem gospodarki morskiej i organizacją pracy na morzu. Tematy te powinny zainteresować każdego obywatela — pracownika morza.

Kwiatkowski E. **Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu.** Wyd. „Wiedza", Warszawa 1946, str. 31, cena 45 zł. — Syntetyczne, zwarte rozważania o polskim problemie morskim, dostępne dla wszystkich.

Kwiatkowski E. **O przyszłości Polski nad morzem** przemówienie w czasie obrad Komisji Morskiej KRN w Gdańsku, dnia 21. 10. 45. Wydawnictwo Marynarki Wojennej, Gdynia 1945, str. 24, cena 15 zł. — Sprawozdanie z pierwszych prac przy odbudowie portów oraz uwagi o planach na przyszłość.

Kwiatkowski E. **Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem.** Wyd. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1945, str. 54, cena 25 zł. — Omówienie najważniejszych problemów programu polityki morskiej.

Pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich, Gdańsk 1947, str. 162, cena 200 zł. — Protokóły obrad i teksty referatów dotyczących zagadnień zagospodarowania miast morskich.

Specjalizacja polskich portów morskich — protokół obrad oraz referaty na konferencji Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego 1946, str. 255, cena 300 zł. — Zbiór prac wybitnych znawców zagadnień gospodarczo-morskich, dotyczących wytycznych programu i polityki morskiej.

Narada rybacka w Szczecinie, stenogram z przebiegu obrad i referaty. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 158, cena 300 zł. — Sprawozdanie z wielkiego „sejmiku rybackiego", który rozważał podstawowe zagadnienia programu rybołówstwa morskiego.

Brodniewicz A. **Znaczenie sanitariatu portowego dla państwa.** Wyd. Ligi Morskiej, Warszawa 1945, str. 23, cena 25 zł. — Zwięzłe omówienie zadań medycyny i lekarzy na morzu i w portach.

Demel K. **Naukowe podstawy rybołówstwa morskiego.** Wyd. Warszawa 1946, str. 20, odbitka z „Przeglądu Rybackiego" nr. 1 i 2 1946. — Interesujące i dostępne rozważania o pomocy jaką nauka daje rybakowi.

Wielopolski A. **Elbląg — dzieje i przyszłość.** Wyd Instytut Bałtycki 1946, str. 32, cena 55 zł. — Omówienie na tle historycznym zagadnień rozwoju jednego z miast morskich.

Literatura fachowa porusza tematy, dotyczące pewnej określonej dziedziny, interesujące przede wszystkim pracowników lub przygotowujących się do pracy w danym zawodzie.

Morski Przewodnik Rybacki. Wyd. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1947, str. 328, cena 250 zł. — Doskonała encyklopedia zagadnień związanych z rybołówstwem, niezbędna dla każdego rybaka morskiego a zarazem prawdziwa kopalnia wiadomości dla każdego zainteresowanego tym tematem czytelnika.

Żórawski B. **Składniki transportu morskiego.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 55 + 13 wzorów dokumentów, cena 150 zł. — Zwięzłe omówienie organizacji transportu morskiego, frachtów i dokumentów używanych w żegludze. Zainteresuje młodzież z średnim przygotowaniem handlowym.

Kunert J. **Dokumenty i kalkulacje w handlu morskim.** Wyd. Gdynia 1945, skład główny „Czytelnik", str. 120, cena 300 zł. — Praktyczny podręcznik dla żeglugowców i pracowników portu, zawierający najważniejsze wiadomości, terminy i tabele. Zaciekawi tylko specjalnie interesujących się tą dziedziną i odpowiednio przygotowanych.

Sowiński W. **Zarys morskiego prawa handlowego.** Wyd. Instytut Bałtycki 1946, str. 210, cena 340 zł. — Książka napisana została jako podręcznik dla studentów Wyższej Szkoły Handlu Morskiego.

Sarna Z. **Morskie uprawnienia konsulów.** Wyd. Akademii Handlowej w Krakowie 1945, str. 100, cena 120 zł. — Książka prawnicza, zainteresuje tylko czytelników „Zarysu morskiego prawa handlowego".

S. L.

P. S. Wszystkie powyższe książki są do nabycia w „Księgarni Morskiej", Sopot, ul. Stalina 745, w księgarni W. Mężnickiego, Gdynia, ul. 3-go Maja 27/31 księgarniach „Czytelnika" lub w każdej innej większej księgarni.

EKWIPUNEK

JAKI MUSZĄ POSIADAĆ UCZESTNICY KURSÓW PRACY MORSKIEJ

Kursanci otrzymują na miejscu jedynie: siennik i podgłówek, wypchane słomą, drelich roboczy i furażerkę, talerze.

Każdy uczestnik musi posiadać ze sobą:

ciepłe ubranie: sweter, ciepłą kurtkę lub ciepły płaszcz, wiatrówkę lub płaszcz nieprzemakalny,

2 zmiany bielizny osobistej, conajmniej 3 pary skarpet, koc, prześcieradło, jasiek, ew. poszewkę na podgłówek,

przybory toaletowe: 2 ręczniki, mydło, szczoteczkę i proszek do zębów, grzebień, ew. przybory do golenia,

przybory do czyszczenia ubrania i obuwia: szczotkę do ubrania, szczotkę do obuwia, pastę do obuwia,

przybory do jedzenia: blaszany, emaliowany kubek półlitrowy, łyżkę, nóż, widelec, zawinięte ściereczką służącą do wytarcia tych przyborów po umyciu,

przybory do drobnych reperacji: igłę, nici, guziki, zapasowe sznurowadła,

zeszyt do notatek.

UWAGA: Do przechowania ubrania, w którym kursant przyjedzie, należy zabrać wieszak. Ubranie używane będzie jako wyjściowe lub na zmianę po przemoczeniu drelichów roboczych. Buty muszą być mocne i wyreperowane, żeby nie podarły się w czasie trwania kursu. Na morzu nawet w lecie jest chłodno, a więc ciepłe odzienie i ew. ciepła bielizna są konieczne.

Unikać należy zabierania innych, zbędnychprzedmiotów w celu ograniczenia rozmiarów bagażu osobistego. Najlepiej spakować wszystko do plecaka. Ostrzega się przed zabieraniem cenniejszych drobiazgów, które łatwo zgubić.

Ponieważ braki ekwipunku zwłaszcza w zakresie ciepłej i nieprzemakalnej odzieży mogą odbić się na zdrowiu kursanta — należy dołożyć wszelkich starań, aby skompletować te niezbędne przedmioty.

KOMUNIKAT

KIEROWNICTWA KURSÓW PRACY MORSKIEJ

Korespondencyjny kurs przygotowawczy został w bieżącym numerze „Żeglarza" definitywnie zakończony. Nadeszła pora wypełniania i przesyłania do PCWM zgłoszeń na kursy pracy morskiej, wraz z arkuszami zadań. Przypominamy o konieczności dołączania do zgłoszeń czystych kart pocztowych, ofrankowanych i zaadresowanych DO SIEBIE. Karty te zostaną Wam rozesłane spowrotem jeszcze przed końcem maja i zawierać będą wezwania na odpowiedni turnus wzgl. odmowę przyjęcia. Przypominamy również o konieczności przywiezienia ze sobą dowodu osobistego lub legitymacji szkolnej, ostatniego świadectwa szkolnego, jednej fotografii, pieniędzy na drogę powrotną (do zdeponowania) oraz kompletnego wymienionego powyżej ekwipunku.

Kierownictwo kursów pracy morskiej przestrzega, że podczas wstępnych badań lekarskich, jakie odbywać się będą przed rozpoczęciem każdego turnusu — zwracana będzie szczególna uwaga na stan uzębienia kandydatów. Wszystkie zęby muszą być zaleczone, okazało się bowiem w praktyce zeszłorocznej iż bóle zębów uniemożliwiały wielu uczestnikom normalne branie udziału w zajęciach.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Wszystkim Czytelnikom, którzy przesłali na ręce redakcji „Żeglarza" życzenia Wielkanocne — serdecznie dziękujemy za pamięć.

Andrzej Weber, Szczecin — Warszewo. O wskazówki dotyczące zorganizowania na terenie Waszej Szkoły koła Ligi Morskiej — zwróćcie się bezpośrednio do Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Szczecinie, Wały Piastowskie, Urząd Wojewódzki II p. pokój 116, względnie do Zarządu Głównego L. M., Warszawa, ul. Widok 10.

Edward Szlachcikowski, Złotów oraz **Waldemar Kubiak, Poznań.** M/s „Piłsudski" (14.294 BRT) zatonął na minie wzgl. został storpedowany (przyczyna niewyjaśniona) w listopadzie 1939, w pobliżu portu angielskiego Newcastle. S/s „Polonia" (7.500 BRT) została jeszcze przed wojną sprzedana na złom, jako jednostka przestarzała (rok budowy 1910). S/s „Kościuszko" (6.852 BRT) i s/s „Pułaski" (6 345 BRT) pływały przez całą ostatnią wojnę pod polską banderą. Po zakończeniu działań wojennych zostały sprzedane, ponieważ nie przedstawiały już większej wartości z powodu swego wieku (r. bud. 1915 i 1912).

„P 21 z Sieradza". Chcieliśmy Wam wysłać prospekt Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie, ale nie raczyliście podać adresu. Dziękujemy za życzenia.

Bohdan Różycki — Kraków. Również i od kandydatów na wydz. mechaniczny PSM — wymagany jest dobry wzrok. Po ukończeniu wydz. mechanicznego otrzymuje się tytuł oficera — mechanika okrętowego III klasy. Nic nie stoi na przeszkodzie, by następnie studiować na politechnice.

Zdzisław Bałdys. Szkoda przerywać naukę. Ponieważ jednak po zdaniu „małej matury" będziecie istotnie za starzy do PSM i Szkoły Jungów — zwróćcie uwagę na Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku — Wrzeszczu. Tam granica wieku wynosi lat 20, a to że uczęszczacie do gimnazjum mechanicznego ułatwi Wam tylko dalsze studia.

„Kruk" T. Przestudiujcie przedostatni (kwietniowy) numer „Żeglarza". Może znajdziecie coś dla siebie.

Jacek Doliński — Katowice, Zenon Rogoziński — Rypin, Lucjan Nowlaczyn — Zamość, Władysław Walkowiak — Konarskie, Czesław Wawerys, Stefan Pyzel — Góra Kalwaria, Zbigniew Szymański — Wrocław, Leszek Krzyżanowski — Toruń, Alfred Cichy — Zabierzów oraz wszyscy ci Czytelnicy, którzy wybierają się w lecie na spływ Wisłą lub Odrą do morza. Przeczytajcie uważnie poniższe informacje a znajdziecie odpowiedź na nurtujące Was wątpliwości i pytania: Łódź turystyczna opisana w marcowym numerze „Żeglarza" nadaje się wyłącznie do spływów z prądem rzek. Do żeglowania po morzu, zatoce, a nawet po większych jeziorach — nie nadaje się zupełnie. Powrót na niej w górę rzek, pod prąd jest niewykonalny — łódź jest zbyt ciężka i niezgrabna. Jeśli ktoś nie chce się jej pozbyć po spływie sprzedając po prostu jakiemuś stolarzowi na deski — może najwyżej załadować ją na kolej, a jeszcze lepiej na statek lub barkę i tym sposobem przetransportować do domu. Z powodu prostoty konstrukcji, która jest zresztą główną zaletą wymienionej łodzi, niemożliwym jest stosować do niej motor. Nie opłaca się również dodawanie steru — wiosło zastępuje go w tym wypadku znakomicie. Żagle i wiosła trzeba sporządzić samemu — źródła zakupu nie istnieją. Wskazówki, w jaki sposób zorganizować spływ, znaleźć można w następujących książkach przedwojennych, będących często w posiadaniu organizacji młodzieżowych, względnie możliwych jeszcze do nabycia drogą antykwaryczną: W. Bublewski „Kajakami na szlaku wodnym", St. Szymborski „Wisła, przewodnik turystyczny", A. Heinrich „Podręcznik kajakowca", „Wioślarz" harcerski podręcznik na stopień wioślarza, dr. Terajewicz — „Odżywianie w obozach i na wycieczkach", „Żeglarz" harcerski podręcznik na stopień żeglarza, itd.

Zalecamy wszystkim uczestnikom tegorocznych spływów — wytężoną uwagę na trasie: rzeki są wprost usiane wrakami mostów, statków itp. i nic łatwiejszego jak wpakować się w biedę. Ze strony władz państwowych nie powinno być trudności — przeciwnie należy spodziewać się pomocy. Przed spływem Odrą należy porozumieć się z władzami Wojsk Ochrony Pogranicza. Spływy należy kończyć w Szczecinie i Gdańsku. Z Międzychodu do Szczecina i z Brodnicy do Gdańska — spływ trwać będzie około 2 tygodni — conajmniej tyle też czasu należy na to zarezerwować. Sposobu budowy innych łodzi nie będziemy narazie w „Żeglarzu" umieszczali. Źródła zakupu na mapy — sztabówki — nie znamy.

S. Żiżka — Warszawa. Sprawdziliśmy opinię o Was w kartotece zeszłorocznego kursu pracy morskiej. Jest ona całkowicie ujemna i dlatego nie może być mowy o przyjęciu Was do którejś ze szkół. Starania Wasze i propozycje są zatem bezcelowe.

Grzegorz Korpiela — Biała Krakowska. Serdecznie Wam dziękujemy za miły list, zdjęcia, kliszę i życzenia świąteczne. Klisza, niestety, dotarła do nas w kawałkach. Ale wystarczy i fotografia, którą niezadługo wykorzystamy. W jednym z najbliższych n-rów „Żeglarza" umieścimy plany modelu „Sobieskiego". Informacje o I. M. M. zawiera poprzedni numer „Żeglarza". Zgłoszenie wypełnijcie tak jak umiecie i prześlijcie na ręce red. Jotema. Mapę polskiego wybrzeża w skali 1 do 350.000 wydał Instytut Bałtycki, kosztuje ona 350. —zł. i można ją nabyć w każdej większej księgarni. Fotografii polskich statków i okrętów jest w handlu bardzo niewiele i to tylko przedwojennych. Na resztę Waszych pytań odpowiemy osobiście w lecie, gdyż jest ich zbyt wiele. Zasyłamy Wam pozdrowienia i prosimy o następny list.

Ryszard Szewczyk — Kraków. Bardzo miły i sympatyczny jest Wasz list. Kursy letnie musicie ukończyć po raz drugi — ale sądzimy, że to Was nie bardzo zmartwi. Książek morskich poszukacie w Gdyni osobiście, jak przyjedziecie na kurs. Objętości „Żeglarza" nie możemy, niestety, powiększyć z powodów technicznych. A chcielibyśmy i to nawet bardzo. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Romaszkiewicz — Góra Śląska. Przysłaliście pieniądze na prenumeratę a nie podaliście dokładnego adresu. Wysłane do Was „Żeglarze" powróciły niedoręczone. Teraz znów, otrzymaliśmy od Was depeszę — i też bez dokładnego adresu! Ulitujcie się i uzupełnijcie go jak najprędzej!

POLSKIE SŁOWNICTWO MORSKIE

W najbliższym czasie powołana ma zostać do życia Morska Komisja Terminologiczna, której zadaniem będzie kontynuowanie rozpoczętych w roku 1927 prac nad polskim słownictwem morskim. Wyniki jej osiągnięć publikowane będą w formie dalszych części „Słownika Morskiego", którego pierwsze sześć zeszytów opracowanych przed wojną, ma być uzupełnione i wydane ponownie.

Komitet Organizacyjny Morskiej Komisji Terminologicznej pragnąc zapewnić przyszłym pracom Komisji jak najszersze koło współpracowników, zwraca się do wszystkich osób polskim słownictwem morskim zainteresowanych, by kierowali swe zapytania, uwagi i rady osobiście lub listownie, do przewodniczącego Komitetu inż. P. Bomasa B. O. P. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22.

Do prenumeratorów „Żeglarza"

PRZYPOMINAMY, ŻE W M-CU CZERWCU WYGASA DLA WIELU Z WAS PRENUMERATA „ŻEGLARZA", W ZWIĄZKU Z CZYM BĘDZIEMY MUSIELI WSTRZYMAĆ WYSYŁKĘ PISMA. DLA UNIKNIĘCIA TEGO PROSIMY WPŁACIĆ NALEŻNOŚĆ ZA NASTĘPNY OKRES (60 ZŁ. ZA PÓŁROCZE) NA NASZE KONTO PKO XI-160.

PROSIMY RÓWNIEŻ WSZYSTKICH PRZEDŁUŻAJĄCYCH, WZGLĘDNIE ZGŁASZAJĄCYCH PRENUMERATĘ, O SZCZEGÓŁOWE I WYRAŹNE WYPISYWANIE ADRESÓW NA PRZEKAZACH POCZTOWYCH I PKO ORAZ PODAWANIE PRZEZNACZENIA WPŁATY (OKRES I OD JAKIEGO MIESIĄCA). NIEDOPEŁNIANIE TYCH WARUNKÓW POWODUJE OPÓŹNIENIA W DORĘCZANIU „ŻEGLARZA", A CZĘSTOKROĆ JE UNIEMOŻLIWIA.

*

Następujący prenumeratorzy „Żeglarza" nie podali swego dokładnego adresu, co nam uniemożliwia wysyłkę pisma. Prosimy o jaknajszybsze uzupełnienie: Auflink z Sopotu, Baczyński Mieczysław z Rawicza, Batowski Bogusław z Bielska Podlaskiego, Bielecki Józef z Bydgoszczy, Budzyński Tadeusz z Mińska Mazowieckiego, Ginalski T. z Kurowa Lub., Russ Ryszard z Śremu, Jesienowic Leon z Olsztyna, Jędrucik Mieczysław z Czeladzi, Kazimierowski Hieronim z Poznania, Liczmański Zbigniew z Świnoujścia, Łuczak Franciszek z Krosna Odrzańskiego, Łunaszewski Włodz. z Krakowa, Macieik Stanisław z Krosna, Mirota Andrzej z Krakowa, Nowak Stanisław z Łowicza, Oźminkowski Stanisław z Włocławka, Pełczyński Wojciech z Krotoszyna, Raczkiewicz Franciszek z Krzyża Wlkp., Sakowski Zygmunt z Glinika Mariampolskiego, Sadkowski Włodzimierz z Grudziądza, Stabiuch Eugeniusz z Łodzi, Starawicz Jan z Wadowic, Woźniak Stefan z Krakowa, Zierke Stefan.

Niektórzy prenumeratorzy byli nawet tak roztrzepani, że zapomnieli podać w zamówieniach swoich nazwisk. Pieniądze na „Żeglarza" bez nazwiska nadawcy nadeszły z Bursztynowa k/Choszczycy, Grajewa, Wałbrzychu (ul. Os. Morawskiego 9/10), Łowicza (ul. Stanisławskiego 31) i z Mszalnicy.

Niżej wymienieni prenumeratorzy proszeni są o skorygowanie podanych przy ich nazwiskach adresów, ponieważ poczta zwraca nam przesyłki z adnotacją „adresat nieznany": Bogusz Stanisław z Warszawy, ul. Ząbkowska 42, Freda Jan z Poznania, ul. Wyspiańskiego 22 m. 8, Górecki Władysław z Sopot, ul. Wybickiego 27, Buiwid Bogusław z Włocławka, ul. Sułkowskiego 35 m. 8, Guzdek Adam (Guzdek Teresa?) z Choczni 387, Kajewski Józef z Hermanówki, Kozielnicki Maciej z Wałcza, Kozłowski Zbigniew z Orłowa, ul. Popiela 17 m. 3, Kpt. Pisarek Marian ze Szczecina, ul. Polonii Zagranicznej 16, Stadnicki Z. z Lublina, ul. Mickiewicza 4 m.12, Sielski Antoni Rusica p. Nadarzyn (Pruszków), Uniwersytet Ludowy w Pawłowicach, Wróblewski Marian z Siemianowic Śl. pw. Katowice, ul. Pocztowa 7 Baraki Miejskie, Wyrębowicz Teodor z Janowic, Szkoła Powszechna.

ADMINISTRACJA.

Kursy pracy morskiej

Reportaż na kolanie



Jestem uczestnikiem kursu przygotowawczego „Żeglarza", a sądzę, że i na kurs pracy morskiej też się jakoś dostanę. Właśnie zrobiłem zadanie nr. 2 i ponieważ mieszkam w Gdyni — postanowiłem je osobiście odnieść do PCWM. No i tak się jakoś miło zgadało z Kierownikiem kursów pracy morskiej, że ten w przystępie niebywałej łaskawości pokazał mi kulisy swojego działu. Oto co widziałem:

W niewielkim pokoiku kilkanaście pokaźnych skrzynek kartotekowych upchanych jest tysiącami szarych kopert, z nazwiskami na grzbietach. Każdy uczestnik kursu przygotowawczego ma swoją kopertę i do niej trafiają przesyłane przez niego zadania. Opiekuje się owym całym kramem ta właśnie ładna panienka, którą widzicie na fotografii obok. Na kopertach, prócz nazwisk, widoczne są czerwone cyfry i jakieś kabalistyczne znaki. To stopnie z wykonania zadań. One to wraz z oceną ostatniego arkusza zadań (tego co jest na odwrocie zgłoszenia na kurs pracy morskiej) decydować będą w głównej mierze czy kandydat wykazał odpowiednie zainteresowanie sprawami morza, ergo — czy wart jest by go przyjąć na lato (mam trochę stracha o siebie — bo okazało się, że źle narysowałem sylwetkę tankowca).

W obszernym warsztacie szkolnym remontuje się szereg dużych szalup morskich. Na nich to właśnie będziemy wiosłować i żeglować. Część personelu warsztatu przebywa obecnie w Dziwnej, gdzie reperuje sprzęt przydzielony do tamtejszego ośrodka. Roboty huk, ale kierownik jest dobrej myśli: „Napewno zdążymy" — powiada.

W ośrodku w Łebie odbywa się kurs instruktorów szalupowych. Kurs instruktorów rybackich i portowych zacznie się lada dzień, jak tylko zjadą kandydaci. Szkoleniem instruktorów kieruje osobiście Dyrektor PCWM — co dowodzi jak wielką wagę przykłada Instytucja do odpowiedniego doboru tych, którzy będą naszymi zwierzchnikami w lecie.

PCWM ma niezłomny zamiar umożliwić uczestniczenie w tegorocznych turnusach trzem tysiącom sześciuset chłopcom. Będę wszystko robił aby być jednym z nich! Bo ten kurs to będzie wspaniała rzecz!

Jarosław Królikiewicz.

Spotkanie

(Dokończenie ze str. 82)

Rzeczywistość przerwała marzenia. Wszystkie nerwy napięte znów były gotowe do działania. Ręce wykonywały automatycznie czynności tyle razy powtarzane na ćwiczeniach i w akcji. Dalocelownik i działa szybko zaczęły kręcić w lewo. Zaterkotał dzwonek alarmowy — długie przerywane dźwięki. Z pomieszczeń wysypała się załoga. Bieg na stację przydziału. Trzask otwieranych zamków dział. W telefonach rozkazy, meldunki.

— Pomost — odległość 9000 yardów!

— Dalocelownik na celu! Samolot nalatuje!

— Pomost — artyleria gotowa!

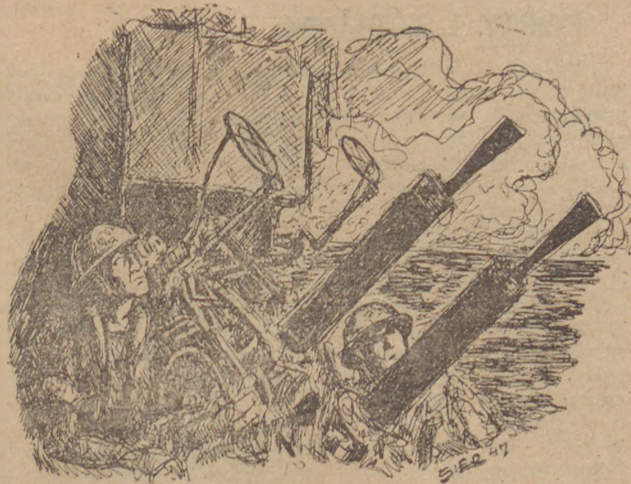
— Dobra!

Setki oczu prowadziły mały czarny punkcik, który gwałtownie rósł. Lufy dział i broni maszynowej powoli podnosiły się do góry. Znów to samo uczucie — cichy, głęboki oddech. Znów to samo uczucie napięcia, które zniknie z wybuchem pierwszej bomby lub hukiem dział. Znów nerwy naprężone, jakgdyby gotowe do skoku. Byle prędzej! Punkcik rósł. Już widać wyraźnie sylwetkę.

— Pomost — odległość 7500 yardów!

— Pomost — samolot typu Savoia!

Włoch, nie Niemiec! Niech już zacznie, byle skończyć z czekaniem. Gdy się strzela, nie ma czasu na strach. Nikomu nie trzeba było mówić. co kto ma robić. Okręt jak jeden żywy organizm zlany z duszą — załogą ruszył szybciej, pchnięty siłą tysięcy koni zamkniętych w turbinach. Gotów!



...lufy dział i broni maszynowej powoli podnosiły się do góry...

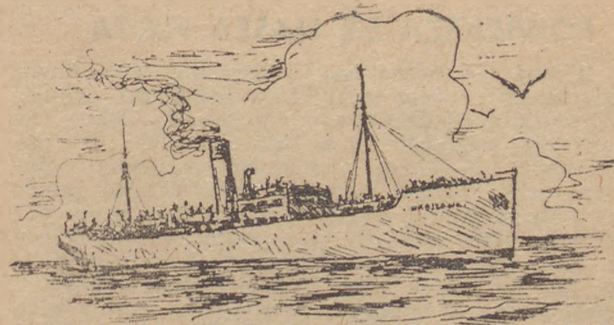
— Pomost — samolot skręca w lewo — przelatuje!

Działa szły za nim, prowadząc otwarte paszcze luf gotowe plunąć ogniem. W lornetce widziałem jak położył się na lewy płat i szybko zaczął oddalać się, maleć, by zniknąć gdzieś na widnokręgu. I znów został błękit nieba, rozpalone słońce grzało w plecy. W palcach uczułem ból od mocnego ściskania lornetki. Powoli przychodziło odprężenie. Zapaliłem papierosa. Może wyskoczy z drugiej strony. A, niech go cholera!

Dzwonek zaterkotał urywanie na odbój. Wszystko wróciło powoli, jakgdyby z niechęcią na swoje miejsca. I znów to samo lustrzane niebo, to samo słońce i morze, to samo czekanie.

— — — — — — — —

Po przez rzadziutką mgiełkę poranną widać było brzeg i Aleksandrettę. Z portu wyszedł statek. Wziął kurs na nas. Sylwetka zaczęła rosnąć, robić się coraz bardziej wyraźna. Jeden komin mostek. Bandery jeszcze nie widać.



...Sylwetka zaczęła rosnąć, robić się coraz bardziej wyraźna...

— Dalmierz, czy możecie odczytać nazwę?

— Słabo, panie komandorze, W, A, R, S, ... WARSZAWA! To nasz — Warszawa! Polak!

Wszystkie lornetki gwałtownie skierowały się na szary statek. „Warszawa — nasz"! Rzucono się na tę burtę, by spojrzeć na dawno nie widziany polski statek. Byli coraz bliżej. Już było widać ludzi na ich pokładzie. Jeszcze nie wiedzą, że będzie ich konwojował własny okręt. Podeszliśmy bardzo blisko. Zobaczyli naszą banderę. I naraz z setek żołnierskich piersi, na pokładzie „Warszawy", wyrwał się szloch jakiś i pieśń o „Tej, która nie zginęła"!

— O! Boże, naszych wiezie!

Gdzieś tu, daleko od domu, w kącie Morza Śródziemnego — polski okręt, polski statek, polskie wojsko. Poranek wstawał w melodii „co nam obca przemoc wzięła, mocą odbierzemy"!

Gdy odsalutowaliśmy ich — czułem, że coś mnie chwyta za gardło.

Ruszyliśmy naprzód, „Warszawa" za nami. Każda mila, każdy obrót śruby — to jeden krok bliżej domu.

Zmęczenie znikło bez śladu. Bo ich musimy dowieźć cało.

SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze „Żeglarza" w informacjach o szkolnictwie morskim podaliśmy mylnie, że czas trwania nauki w Gimnazjum Mechanicznym przy Stoczni Nr 2, wynosi 4-ry lata. Gimnazjum jest **trzyletnie.**

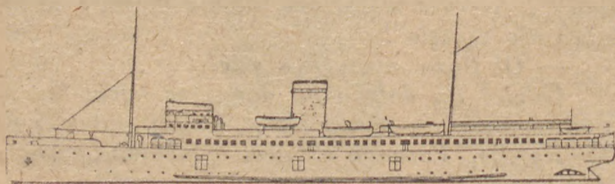
NA MORSKIM

NOWY MINISTER ŻEGLUGI

W połowie kwietnia b. r. objął urzędowanie nowomianowany Minister Żeglugi — obywatel **Adam Rapacki**, poseł na Sejm Ustawodawczy i członek Rady Naczelnej P. P. S. Minister Rapacki, syn wybitnego działacza spółdzielczości Mariana Rapackiego, był ostatnio kierownikiem Biura Prezydialnego „Społem". W kilka dni po objęciu urzędowania Minister Rapacki w towarzystwie wicemin. Żeglugi dr K. Petrusewicza przybył na Wybrzeże, gdzie odbył szereg konferencji na aktualne tematy żeglugowe i rybackie, oraz rozpoczął szczegółową lustrację podległych sobie urzędów i instytucji. W dniu 29. IV. 47 wizytował m. inn. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

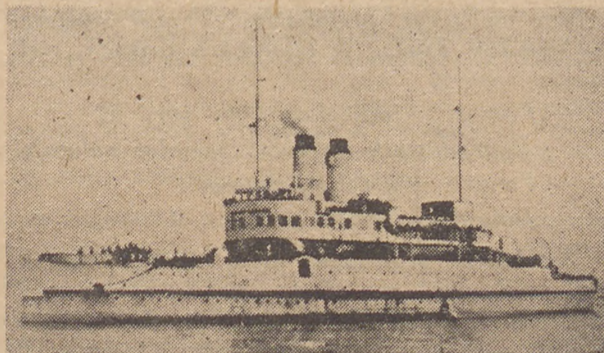
POWIĘKSZA SIĘ NASZA FLOTA

Wiosna tegoroczna jest szczególnie pomyślnym okresem dla rozwoju naszej floty handlowej. Umowa ze Związkiem Radzieckim o przekazaniu Polsce, w charakterze odszkodowań wojennych, części floty poniemieckiej — weszła w stadium realizacji. Ogłoszona została lista obejmująca dziewiętnaście jednostek różnego typu i wielkości, w tym trzy statki pasażerskie, prom kolejowy, trzy frachtowce drobnicowe, sześć trampów, tankowiec, trzy holowniki, lichtuga i jeden kadłub niewykończonego statku towarowego. Najwartościowszą jednostką jest turbinowiec pasażerski „Duala" (ok. 6000 BRT* r. bud. 1939), który otrzyma nazwę „Jagiełło". Pozostałe dwa statki pasażerskie — „Kaiser" (r. bud. 1905, 1912 BRT) oraz „Schicksee" (r. bud. 1927, 117 BRT) są jednostkami kabotażowymi i użyte będą w żegludze przybrzeżnej. „Kaiser" otrzymał nazwę „Beniowski". Prom kolejowy „Mecklemburg" (r. bud. 1903, 1547 BRT) nazywać się będzie „Waza". Bardzo cennym nabytkiem są trzy wielkie, nowoczesne drobnicowce: „Athen" — „Gen. Walter" (r. bud. 1936, 7185 TDW), „Leuna" — „Pułaski" 1928, 9823 TDW) i „Rheinfels" — „Kościuszko" (1943, 11200 TDW). Sześć trampów przystosowanych jest do przewozu ładunków masowych. Są to „Weltenhof" (1911, 5630 TDW), „Helga Ine" (1925, 3375 TDW), „Inkenturm" (1945, 3200 TDW), „Irene Oldendorf" (1944, 3200 TDW), „Nordlicht" (1938, 3200 TDW) i „Schleswig Holstein" (1921, 4180 TDW). Otrzymają one kolejno polskie nazwy: „Kalisz", „Kutno", „Olsztyn", „Opole", „Kolno", „Kołobrzeg".



Statek pasażerski „Beniowski" (ex-„Kaiser")

Nasz pierwszy wielki tankowiec „Adria" (1927, 9498 TDW) będzie się nazywał „Karpaty". Otrzymana przez nas żelazobetonowa lichtuga z napędem została zbudowana w 1945 roku i ma 2000 ton nośności. Kadłub przekazanego nam statku nr. 852 znajduje się na jednej ze stoczni szczecińskich. Po spuszczeniu na wodę zostanie on przeholowany do Gdańska i tu wykończony. Jest to jednostka typu „Hansa", ok. 3200 TDW i nosić będzie prawdopodobnie nazwę „Oliwa". Trzy otrzymane przez nas holowniki otrzymały nazwy — „Żubr", „Bawół" i „Cyklop". Nazywały się niegdyś „Bartenfleth" (r. bud. 1908, 1100 KM mocy) „Recktenfleth" (1925, 1100 KM) oraz „Staatsman" (1907, 480 KM). Ogólna wartość szacunkowa wszystkich powyższych dziewiętnastu jednostek wynosi ok. 900 tys. funtów szterlingów. Jak dotąd zostały nam przez władze radzieckie przekazane dwa holowniki, lichtuga i pięć statków. Z tego holowniki i kadłub „Oliwy" w Szczecinie, lichtuga w Świnoujściu, „Beniowski" w Hull, „Kościuszko" w Rotterdamie, „Kolno" w Gdyni i „Karpaty" w Gdańsku. Przekazywanie dalszych jednostek w toku.



Prom kolejowy „Waza" (ex-„Mecklemburg")

Prócz przejmowania jednostek poniemieckich — odbywa się w dalszym ciągu repatriacja statków polskich, zrabowanych przez Niemców podczas wojny. W ramach tej akcji odzyskaliśmy przed paru tygodniami nasz przedwojenny bunkrowiec „Robur VII". Niemcy przebudowali go na statek ratowniczy i pod nazwą „Richard" używali aż do swej kapitulacji, po której przejęła go marynarka radziecka. Przekazany nam w dniu 14 kwietnia b. r. „Robur VII" powrócił pod polską banderę i jako cenna, jedyna w naszej flocie specjalna jednostka ratownicza — został oddany do eksploatacji wydziałowi ratowniczo-holowniczemu GAL.

PORTY I ŻEGLUGA

Ubiegły, ciężki okres zastoju zimowego jest już daleko za nami. Porty tętnią życiem i gorączkową pracą. Statki, wstrzymywane dotąd przez złe warunki nawigacyjne, zaczęły napływać do Gdyni i Gdańska z taką intensywnością, że daje się odczuwać brak miejsca i rąk do przeładunku. W Gdyni wszystkie nadające się do postoju nabrzeża są zajęte. Gdańsk nie jest jeszcze całkowicie wykorzystany ale ruch jest w nim również bardzo znaczny. Jedynie do Szczecina statki zaczynają dopiero przybywać. Przez porty delty Wisły, prócz ogromnych ładunków węgla w eksporcie i rudy w przywozie, przepływa obecnie szereg cennych transportów drobnicowych, wśród których jest m. inn. bawełna, kopra, celuloza, żywność, sprzęt techniczny, szpitalny i drukarski, są samochody osobowe oraz wszelkie inne dobra nie wyłączając żywca — koni i nierogacizny. Jednym z najmilszych ładunków w imporcie był całookrętowy transport pomarańczy i cytryn, przywieziony przez duński statek „Nordanwik". Przybywają też stale, dziesiątki tysięcy worków liczące, przesyłki poczty zamorskiej.

W Gdyni, pomimo pełnego zatrudnienia robotników portowych, dał się odczuć pod koniec kwietnia dotkliwy brak sił roboczych dla wykonania terminowych przeładunków. Władze portowe zwróciły się o pomoc do Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, które doceniając konieczność chwili przerwało normalne zajęcia szkolne, oddając wszystkich

---

*) Cyfry określające tonaż przejmowanych jednostek nie są ściśle i mogą się zmienić.

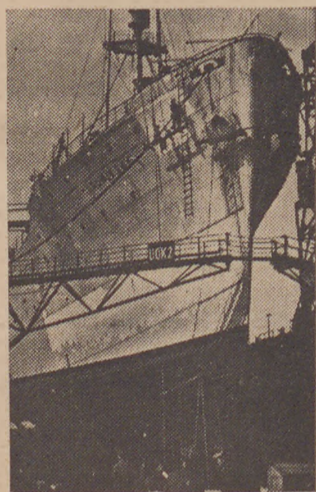
HORYZONCIE

uczniów do dyspozycji Biura Portowego. Przez dni największego natężenia ruchu — granatowe kolumny chłopców z PCWM wspomagały robotników portowych, przeładowując celulozę oraz koprę.

Koprę, cenny surowiec dla gdyńskiej olejarni, przywiózł z mórz południowych śliczny, duński motorowiec „Oluf Maersk". Pięknie się prezentował „Oluf Maersk", ładny był również inny duński frachtowiec — „Paraguay", imponująco wyglądały wielkie, amerykańskie drobnicowce „Mormacsaga" i „Mormacpenn" — ale najpiękniejszym wśród statków przebywających pod koniec kwietnia w gdyńskim porcie — był nasz „Sobieski". Bezpośrednio po opuszczeniu stoczni zawinął on do Gdyni i w pełni swojej krasy przycumował w basenie Piłsudskiego. „Sobieski" (r. bud. 1939, 11030 BRT, 7260 TDW, 17 węzłów), przebudowany z transportowca wojennego spowrotem na jednostkę pasażerską — całkowicie odzyskał swój poprzedni rasowy wygląd. Dysponuje on obecnie 780 miejscami pasażerskimi. W celu jak najlepszego wykorzystania statku, GAL przeznaczył „Sobieskiego" do obsługi szlaku Genua — Nowy Jork — Cannes — Genua. Ta napozór przykra decyzja jest w gruncie rzeczy całkowicie uzasadniona, bowiem w przeciwieństwie do naszych, lokalnych warunków, ruch pomiędzy Włochami a Stanami Zj. jest nadzwyczaj ożywiony, tak że „Sobieski" będzie miał stale pełne zatrudnienie i przy dobrych cenach zarobi wiele, wiele dolarów potrzebnych dla odbudowy Kraju. W dn. 29 kwietnia wyruszył „Sobieski" w swą pierwszą podróż na Morze Śródziemne. Po drodze zabrał ok. 750 polskich dzieci, udających się do Danii na trzymiesięczne wakacje.

STOCZNIE

Największym po wojnie wyczynem polskich stoczni był remont m/s „Sobieskiego" połączony z przebudowaniem go z transportowca wojennego spowrotem na jednostkę pasażerską. Przebudowa pomieszczeń nastręczała rozliczne trudności materiałowe, ale zostały one pomyślnie rozwiązane, bez uciekania się do pomocy Zagranicy. Eksperymentem nielada było dokowanie „Sobieskiego" na doku pływającym Stoczni nr. 1. Nośność doku była sporo niższa niż waga statku i zachodziła obawa, iż „Sobieski" nie wynurzy się całkowicie, coby uniemożliwiło oczyszczenie i pomalowanie spodniej części kadłuba. Jednak obliczenia inżynierów okazały się słuszne, majster dokowy stanął na wysokości zadania — i wszystko się udało.

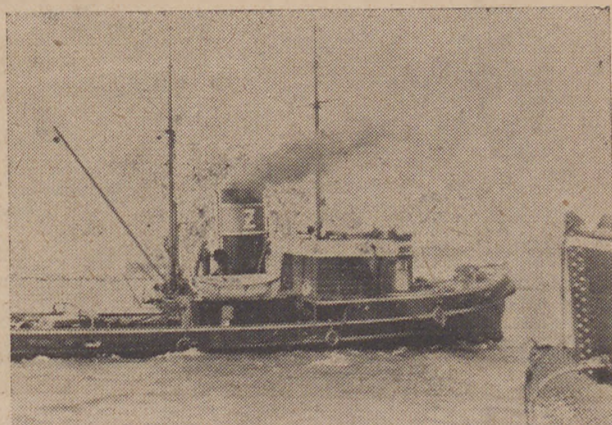


„Sobieski" na doku

W połowie kwietnia została oficjalnie otwarta stocznia „Gryf" w Szczecinie, położona na tzw. Kępie Reglickiej. Stocznia w krótkim stosunkowo czasie uruchomiła działy: kadłubowy, mechaniczny, kuźnię, ślusarnię, stolarnię i warsztaty elektryczne. W obecnym stadium swej odbudowy stocznia może wykonywać remonty jednostek rzecznych oraz portowych. W stadium przejmowania jest inna stocznia szczecińska — „Odra".

RYBOŁÓWSTWO

Połowy dorsza utrzymują się w dalszym ciągu na rzadko notowanym poziomie. Wyniki osiągane przez poszczególne kutry często przekraczają dziesięć ton, a jeden złowił raz blisko dwadzieścia. Niestety, kryzys obejmujący aparat rozdzielczy i rozprowadzający — trwa nadal i pomimo szeregu konferencji, zarządzeń i starań — nie udało się go jeszcze opanować. Wpływa to na ograniczenie połowów i na obniżkę ceny dorsza poniżej kosztów własnych. Sytuacja taka nie stwarza sprzyjającej atmosfery dla rozwoju naszego, tak dobrze zapowiadającego się rybołówstwa i nie pozwala na pełne wykorzystanie tych nieograniczonych możliwości aprowizacyjnych — jakie daje morze.



Holownik „Wilk" który uratował rybaka podczas sztormu w dn. 25. 4. 47

W celu zapobieżenia szybkiemu psuciu się ryby w porze letniej, ustalonych zostało szereg przepisów zapobiegawczych, którym podporządkować się muszą wszyscy rybacy. Mianowicie, rybak, przed zdaniem połowu, będzie miał obowiązek sortowania złowionych ryb wg. wielkości, mycie ich przed włożeniem do skrzyń, okładanie lodem a nawet częściowe patroszenie.

Silne, wiosenne sztormy panujące na morzu w drugiej połowie kwietnia, spowodowały szereg dotkliwych strat w sprzęcie rybackim. Okres ten obfitował również w awarie, które, na szczęście, skończyły się wszystkie pomyślnie. I tak kuter rybacki „Chł. 2" wyszedłszy na połów z Władysławowa w dniu 17 kwietnia — zaginął i został odnaleziony dopiero 21 kwietnia przez przepływający statek radziecki, który go odholował do Gdyni. Okazało się, że na kutrze pękł wał korbowy motoru a ponieważ nie było żagli na pokładzie — załoga została zdana na łaskę wiatru i fal. Przez cały czas błąkania się po morzu żywiono się jedynie złowioną rybą.

Podczas gwałtownego sztormu szalejącego na Bałtyku w dniu 25 kwietnia b. r. zerwała się z cumy przy molo orłowskim, łódź rybacka. Właściciel, chcąc ją ratować, wskoczył do niej, ale silna fala i wichura uniemożliwiły mu przybicie do przystani, unosząc coraz dalej na pełne morze. Kapitanat Portu w Gdyni, zawiadomiony telefonicznie, wysłał niezwłocznie na ratunek holownik „Wilk", którego załoga, po kilkunastu godzinach zmagań ze sztormem zdołała z narażeniem własnego życia, dotrzeć do łodzi i ocalić ją wraz z rybakiem.

Na skutek zderzenia z traulerem Marynarki Wojennej „Jaskółką", zatonął 18 kwietnia na redzie gdyńskiej kuter rybacki „Gdy. 59". Załoga zdołała się uratować wpław.



m/s „BATORY" w chwili przybycia do Gdyni

Z OSTATNIEJ CHWILI

30 kwietnia b. r. o godz. 10-ej rano przybył z Nowego Jorku do Gdyni, po raz pierwszy po wojnie, nasz największy statek handlowy — transatlantyk pasażerski „Batory". Witany przez tłumy zgromadzonych gdynian przycumował w swoim zwykłym miejscu przy nabrzeżu Francuskim — i tym samym zamknął się jakby okres jego wojennej tułaczki, pełnej chwalebnych wyczynów i nieznużonej pracy dla Zwycięstwa. Odnowiony na antwerpskiej stoczni — „Batory" powraca do swego normalnego, pokojowego zajęcia — do obsługi szlaku Gdynia — Ameryka. W podróż do Nowego Jorku wyruszy „Batory" w dn. 5 maja b. r. i odtąd mniejwięcej co miesiąc zawijać będzie do Gdyni, łącząc ją stale i regularnie z Nowym Światem. Powrót polskiej bandery na szlak północno-atlantycki jest dalszym, ważnym krokiem w dziele odbudowy naszej żeglugi a przybycie „Batorego" do Kraju kończy oficjalnie akcję repatriowania polskiej floty handlowej przebywającej w Anglii.

W dniu 4 maja b. r. odbyła się na pokładzie m/s „Batory", uroczystość oficjalnego powitania statku, połączona z poświęceniem bander dla przekazanych nam przez władze radzieckie jednostek oraz z dekoracją osób zasłużonych dla rozwoju i powrotu naszej floty handlowej. Dekoracji w imieniu Prezydenta R. P. dokonał minister Żeglugi Rapacki. Wśród odznaczonych znajdują się m. inn. wiceminister Żeglugi dr. Petrusewicz, dyrektor GAL-u Plinius oraz dyrektor Generalnego Inspektoratu Portów i Żeglugi dr. Darski.

Treść numeru:

Rysunki: S. Sierecki, A. Pluciński
Zdjęcia: E. Zdanowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 80.— półroczna zł 160.—

W-06132

Druk. Mar. Woj. 5.47 Nr 57